DECLASSIFIED
R
249

TREATIES AND OTHER INTERNATIONAL ACTS SERIES 6957

WR

AIR TRANSPORT SERVICES

DEPARTMENT OF STATE A/CDC/MR
REVIEWED BY _____ DATE 25 MAY 1982
RDS☐or XDS☐EXT. DATE
TS AUTH: _____ REASON(S)
ENDORSE EXISTING MARKINGS ☐
DECLASSIFIED☐ RELEASABLE☐
RELEASE DENIED☐
PA or FOI EXEMPTIONS

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and ITALY

Signed at Rome June 22, 1970

with

Exchange of Notes

DECLASSIFIED

DECLASSIFIED

ITALY

Air Transport Services

Agreement signed at Rome June 22, 1970;
Entered into force provisionally June 22, 1970.
With exchange of notes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC

The Government of the United States of America and the Government of the Italian Republic,

Recognizing the increasing importance of international air travel between the two countries and desiring to conclude an Agreement which will assure its continued development in the common welfare,

Have agreed as follows:

Article 1

For the purposes of the present Agreement:

A. "Agreement" shall mean this Agreement and the annexed Route Schedule, and any amendments thereto.

B. "Aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United States of America, the Civil Aeronautics Board or any person or agency authorized to perform the functions exercised at the present time by the Civil Aeronautics Board; and in the case of Italy, the Directorate General of Civil Aviation of the Ministry of Transport and Civil Aviation or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the Directorate General of Civil Aviation.

C. "Designated airline" shall mean an airline that one Contracting Party has notified the other Contracting Party to be an airline which will operate a specific route or routes listed in the Route Schedule of this Agreement. Such notification shall be communicated in writing, through diplomatic channels.

ADMISSION

D. "Territory", in relation to a State, shall mean the land areas under the sovereignty, suzerainty, protection, jurisdiction or trusteeship of that State, and territorial water adjacent thereto.

E. "Air service" shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo, separately or in combination.

F. "International air service" shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

G. "Stop for non-traffic purposes" shall mean a landing for any purposes other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party rights necessary for the conduct of air services by the designated airline or airlines as follows: the rights of transit, of stops for non-traffic purposes, and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination, at the points in its territory named on each of the routes specified in the appropriate paragraph of the Route Schedule of this Agreement.

Article 3

Air services on a specified route may be inaugurated by an airline or airlines of one Contracting Party at any time after that Contracting Party has designated such airline or airlines for that route and the other Contracting Party has granted the appropriate operating permission. Such other Contracting Party shall, subject to Article 4, grant this permission with a minimum of

DECLAS

procedural delay provided that the designated airline or airlines may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of that Contracting Party, under the laws and regulations normally applied by those authorities, before being permitted to engage in the operations contemplated in this Agreement.

Article 4

A. Each Contracting Party reserves the right to withhold, suspend or revoke the operating permission referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, or to impose conditions on such permission, in the event that:

1. such airline fails to qualify under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of that Contracting Party;
2. such airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement; or
3. that Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party.

B. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement, the right to suspend or revoke such permission shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

A. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be

applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.

B. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, or cargo of the other Contracting Party upon entrance into or departure from, and while within, the territory of the first Contracting Party.

Article 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. [1] Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 7

Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Each of the Contracting

[1] TIAS 1591, 3756, 6605, 6681; 61 Stat. 1180; 8 UST 179; 19 UST 7693; 20 UST 718.

Parties agrees, however, that these charges shall not be higher than the charges imposed for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

Article 8

A. Aircraft of carriers designated by either Contracting Party, which are engaged in air transport services provided for in the present agreement, shall be permitted to enter and depart from the territories of the other Contracting Party without payment of customs duties, inspection fees and any other charge or tax.

B. Each Contracting Party shall, on the basis of strict reciprocity, grant full exemption to the air transport companies designated by the other Contracting Party from import restrictions and from the payment of customs duties, inspection fees and any other charges or taxes imposed on fuels, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), regular onboard equipment, stores and other products intended for the exclusive use of the aircraft that such companies use in the air transport services provided for in the present agreement. Such customs and tax exemptions shall apply to the items:

(1) introduced in the territories of either Contracting Party and intended to be used on board of the aircraft of the companies designated by the other Contracting Party;

(2) located on board the aircraft of the companies designated by either Contracting Party arriving in and departing from the territories of the other Contracting Party;

(3) taken on board the aircraft of the companies designated by either Contracting Party in the territories of the other Contracting Party and intended for the exclusive use of such aircraft.

C. The items which will enjoy customs and tax privileges under the provisions of the preceding paragraph may also be used or consumed in the course of the flights above the territories of the Contracting Party which has granted such privileges, but shall not be used for purposes other than air transport services. They shall be re-exported in cases where they are not used for such services, unless they are leased or transferred to another air transport company enjoying the same privileges, or have been granted customs entry (nationalization) in accordance with the regulations in effect in the territories of the Contracting Party concerned. Pending their use, consumption or other disposition, such items shall remain under customs control.

D. Benefits mentioned in the previous Paragraphs shall apply to the fullest extent possible, and in any case within the limits permitted by National regulations, to materials constituting technical ground equipment introduced in the territory of one Contracting Party for services of assistance to the aircraft belonging to the designated airlines of the other Contracting Party.

E. The privileges provided for in the present article shall be subject to compliance with the procedures normally in effect within the territories of the Contracting Party granting them, and shall not extend to charges collected for services rendered.

Article 9

A. There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each Contracting Party to operate on any route covered by this Agreement.

B. In the operation by the airlines of either Contracting Party of the air services described in this Agreement, the interest of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

C. The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

D. Services provided by a designated airline under the present Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

1. to traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
2. to the requirements of through airline operation; and,
3. to the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

E. Neither Contracting Party shall unilaterally impose any restriction on the airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency, scheduling or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operations conducted by an airline of the other Contracting Party have been inconsistent with the standards and principles set forth in Article 9, it may request consultation pursuant to Article 11 of the Agreement for the purpose of reviewing the operations in question to determine whether they are in conformity with said standards and principles.

51-183 O - 70 - 2

Article 10

A. All rates to be charged by an airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as costs of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other airlines, as well as the characteristics of each service. Such rates shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties, who shall act in accordance with their obligations under this Agreement, within the limits of their legal powers.

B. Any rate proposed to be charged by an airline of either Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party, shall, if so required, be filed by such airline with the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of introduction unless the Contracting Party with whom the filing is to be made permits filing on shorter notice. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to insure that the rates charged and collected conform to the rates filed with either Contracting Party, and that no airline rebates any portion of such rates by any means, directly or indirectly, including the payment of excessive sales commissions to agents or the use of unrealistic currency conversion rates.

C. It is recognized by both Contracting Parties that during any period for which either Contracting Party has approved the traffic conference procedures of the International Air Transport Association, or other association of international air carriers, any rate agreements concluded through these procedures and involving an airline or airlines of that Contracting Party will be subject to the approval of the aeronautical authorities of that Contracting Party.

D. If a Contracting Party, on receipt of the notification referred to in paragraph B above, is dissatisfied with the rate proposed, it shall so inform the other Contracting Party at least fifteen (15) days prior to the date that such rate would otherwise become effective, and the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate rate.

E. If a Contracting Party upon review of an existing rate charged for carriage to or from its territory by an airline or airlines of the other Contracting Party is dissatisfied with that rate, it shall so notify the other Contracting Party and the Contracting Parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

F. In the event that an agreement is reached pursuant to the provisions of paragraph D or E, each Contracting Party will exercise its best efforts to put such rate into effect.

G. If:

(1) under the circumstances set forth in paragraph D no agreement can be reached prior to the date that such rate would otherwise become effective, or

(2) under the circumstances set forth in paragraph E no agreement can be reached prior to the expiration of sixty (60) days from the date of notification,

then the Contracting Party raising the objection to the rate may take such steps as it may consider necessary to prevent the inauguration or the continuation of the service in question at the rate complained of; provided, however, that the Contracting Party raising the objection shall not require the charging of a rate higher than the lowest rate charged by its own airline or airlines for comparable service between the same points.

H. When in any case under paragraphs D and E of this Article the aeronautical authorities of the two Contracting Parties cannot agree within a reasonable time upon the appropriate rate after consultation initiated by the complaint of one Contracting Party

concerning the proposed rate or an existing rate of the airline or airlines of the other Contracting Party, upon the request of either, the terms of Article 12 of this Agreement shall apply. In rendering its decision or award, the arbitral tribunal shall be guided by the principles laid down in this Article.

I (i) Each designated airline has the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and in its discretion, through its agents. Such airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

(ii) Any rate specified in terms of the national currency of one of the Contracting Parties shall be established in an amount which reflects the effective exchange rate (including all exchange fees or other charges) at which the airlines of both Parties can convert and remit the revenues from their transport operations into the national currency of the other Party.

(iii) Each designated airline has the right to convert and remit to its country local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly and without restrictions at the rate of exchange in effect for the sale of transportation at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall be exempted from taxation to the fullest extent permitted by national law. If a Contracting Party requires the submission of applications for conversion and remittance, the airlines of the other Contracting Party shall be permitted to file such applications, as often as weekly, free of burdensome or discriminatory documentary requirements.

Article 11

A. Either Contracting Party may at any time request consultations on the interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the request.

B. Amendments of this Agreement, other than those pertaining to the Route Schedule, will come into force in the same manner as this Agreement comes into force.

C. Amendments of the Route Schedule will come into effect after approval in accordance with the domestic laws and procedures of each Contracting Party on the date of an exchange of diplomatic notes.

Article 12

A. Any dispute with respect to matters covered by this Agreement not satisfactorily adjusted through consultation shall, upon request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth herein.

B. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators constituted as follows:

(1) One arbitrator shall be named by each Contracting Party within 60 days of the date of delivery by either Contracting Party to the other of a request for arbitration. Within 30 days after such period of 60 days, the two arbitrators so designated shall by agreement designate a third arbitrator, who shall not be a national of either Contracting Party.

(2) If the third arbitrator is not agreed upon in accordance with subparagraph (1) above, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to designate the necessary arbitrator.

C. Each Contracting Party shall use its best efforts consistent with its national law to put into effect any decision or award of the arbitral tribunal.

D. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 13

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 14

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate one year after the date on which the notice of termination is received by the other Contracting Party, unless withdrawn before the end of this period by agreement between the Contracting Parties. Should the other party not acknowledge receipt, the notification will be considered as having been received fourteen days subsequent to the date of its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 15

The present Agreement shall enter into force on the 15th day following the date of the appropriate exchange of Notes covering the Italian instrument of ratification. [1]

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Rome in the English and Italian languages, both texts being equally authentic, this 22nd day of June, 1970.

FOR THE GOVERNMENT
OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Graham Martin [2]

FOR THE GOVERNMENT
OF THE ITALIAN REPUBLIC

Aldo Moro [3]

[1] See p. 18.
[2] Graham Martin.
[3] Aldo Moro.

ROUTE SCHEDULE

UNITED STATES

A. An airline or airlines designated by the Government of the United States shall be entitled to operate air services on each of the routes specified, in both directions, and to make scheduled landings in the territory of Italy at the points specified in this Paragraph:

From the United States via intermediate points in Ireland, the United Kingdom, France, Federal Republic of Germany, Switzerland, Portugal and Spain to:

a. Milan, Rome and one of the following: Turin or Pisa or Naples.

b. Rome and beyond to Greece, Turkey, Lebanon, Israel, Syria, United Arab Republic, Saudi Arabia, Iran, Pakistan, India, Ceylon, Burma, Thailand, Malaysia, Cambodia, Viet Nam, Mainland China, and Hong Kong.

NOTES:

(1) Flights will serve one of the following as the last point of departure or first point of arrival in the United States:

For combination services: Boston, New York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Chicago, Detroit, Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle and San Juan.

For all-cargo services: Boston, New York, Philadelphia, Chicago, Detroit and San Francisco.

The airline or airlines of the United States may serve additional points as the last point of departure or first point of arrival but before such services commence the two Parties will conclude appropriate consultations. The purpose of such consultations will be to agree whether such new services would imbalance the economic benefits available under the Route Schedule in favor of the United States, and, if this is the case, to determine appropriate compensation for Italy to restore a balance of economic benefits available to the two Parties.

(2)No rights are granted to carry local, connecting or stopover traffic between points in Italy.

(3)All-cargo services shall terminate in Italy.

(4)In each of the above mentioned countries beyond Rome only one point may be served, except India, where three points may be served, and Turkey, Burma, Cambodia, Viet Nam and Mainland China, where two points may be served.

(5)One of the following points in Italy may be served at one time: Turin or Naples or Pisa, for all-cargo services only. After the initial selection is made, one substitution may be made at any time with six months notice through diplomatic channels. Thereafter, any further substitution may be made only at intervals of no less than three years, upon six months notice through diplomatic channels.

ITALY

B. An airline or airlines designated by the Government of the Italian Republic shall be entitled to operate air services on each of the routes specified, in both directions, and to make scheduled landings in the territory of the United States at the points specified in this Paragraph:

From Italy via intermediate points in France or Spain; Ireland or Portugal; the United Kingdom; and one point in Canada to:

1. New York
2. Boston and Detroit
3. Boston, Philadelphia and Washington
4. Chicago
5. One of the following:
   a. Washington and Los Angeles; or
   b. Chicago and Los Angeles; or
   c. Detroit and San Francisco.

NOTES:

(1) Flights will serve one of the following as the last point of departure or first point of arrival in Italy:
For combination services: Rome and Milan.
For all-cargo services: Rome, Milan, Pisa and Turin.
The airline or airlines of Italy may serve additional points as the last point of departure or first point of arrival but before such services commence the two Parties will conclude appropriate consultations. The purpose of such consultations will be to agree whether

such new services would imbalance the economic benefits available under the Route Schedule in favor of Italy, and, if this is the case, to determine appropriate compensation for the United States to restore a balance of economic benefits available to the two Parties.

(2)No rights are granted to carry local, connecting or stopover traffic between points in the United States.

(3)Only three United States points may be served by all-cargo services, i.e. Boston, New York, Chicago, with co-terminals as follows: Boston and New York; and New York and Chicago.

(4)Only four intermediate countries may be served at one time: (1) the United Kingdom; (2) one point in Canada; (3) either France or Spain; (4) either Portugal or Ireland. In addition, only one of the following co-terminal combinations, Washington and Los Angeles, or Chicago and Los Angeles, or Detroit and San Francisco, may be served at one time. The selection of one among the three co-terminal combinations and selection between France or Spain, and between Portugal or Ireland will be made in accordance with the following procedure: After the initial selection, one substitution may be made at any time with six months notice through diplomatic channels. Thereafter, any further substitutions may be made only at intervals of no less than three years, upon six months notice through diplomatic channels.

(5)Only one intermediate point may be served on any one flight.

C. Points in any of the specified routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights, including points in the territory of the other Party.

MEMORANDUM

With reference to the Air Agreement signed on today's date the Contracting Parties agree that pending the exchange of Diplomatic Notes as provided in Article 15, the said Agreement shall be placed provisionally in operation as of the date of signature.

Done in duplicate at Rome in the English and Italian languages both texts being equally authentic, this 22nd day of June, 1970.

FOR THE GOVERNMENT
OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Graham Martin

FOR THE GOVERNMENT
OF THE ITALIAN REPUBLIC

Liv. Merlo

ACCORDO SUI TRASPORTI AEREI
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA
ED IL GOVERNO DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo degli Stati Uniti d'America,

Riconoscendo la crescente importanza del traffico aereo internazionale tra i due Paesi e desiderando concludere un Accordo il quale assicuri il suo continuo sviluppo nel comune benessere,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Ai fini del presente Accordo:

A. "Accordo" significa questo Accordo e la annessa Tabella delle Rotte ed ogni emendamento ad essi apportato.

B. "Autorità Aeronautiche" significa, nel caso degli Stati Uniti d'America, il Civil Aeronautics Board o ogni altra persona od ente autorizzati ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dal Civil Aeronautics Board; e nel caso dell'Italia, la Direzione Generale dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile o ogni altra persona od ente autorizzati ad assolvere le funzioni attualmente esercitate dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile.

C. "Impresa designata" significa un'impresa che una Parte Contraente avrà notificato all'altra Parte Contraente essere una impresa che opererà una specifica rotta o rotte elencate nella Tabella delle Rotte di questo Accordo. Tale notifica verrà comunicata per iscritto, attraverso i canali diplomatici.

DECLASSIFIED

D. "Territorio", in relazione ad uno Stato, significa le aree di territorio sotto la sovranità, protettorato, vassallaggio, giurisdizione, o amministrazione fiduciaria di quello Stato, e le acque territoriali ad esso adiacenti.

E. "Servizio aereo" significa qualsiasi servizio regolare effettuato per mezzo di aeromobili per il pubblico trasporto di passeggeri, posta o merci, separatamente o in combinazione.

F. "Servizio aereo internazionale" significa un servizio aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato.

G. "Fermata per scopi non di traffico" significa l'effettuazione di uno scalo per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, merci o posta.

Articolo 2

Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i seguenti diritti necessari per l'effettuazione di servizi aerei da parte della impresa o delle imprese designate: diritti di transito, di scalo per scopi non di traffico e di entrata e di uscita a fini commerciali per il traffico internazionale di passeggeri, merci e posta, separatamente o in combinazione, nei punti del proprio territorio menzionati in ciascuna delle rotte specificate nello apposito paragrafo della Tabella delle Rotte del presente Accordo.

Articolo 3

Il servizio aereo su una rotta specificata potrà essere iniziato da una o più imprese di una Parte Contraente in qualsiasi momento dopo che la Parte Contraente abbia designato tale impresa o imprese per quella rotta e che l'altra Parte Contraente abbia concesso il necessario permesso operativo. Tale altra Parte Contraente dovrà, ai termini dell'Articolo 4, concedere

il suddetto permesso con un minimo di ritardo procedurale, fermo restando che l'impresa o le imprese designate possono essere richieste di dimostrare alle competenti Autorità aeronautiche di quella Parte Contraente di essere in possesso dei requisiti richiesti in base alle leggi e ai regolamenti normalmente applicati da quelle Autorità, prima di ottenere l'autorizzazione ad intraprendere le operazioni contemplate nel presente Accordo.

Articolo 4

A. Ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di rifiutare, sospendere o revocare il permesso operativo di una impresa designata dall'altra Parte Contraente di cui all'Articolo 3 del presente Accordo, o di imporre condizioni a tale permesso nel caso che:

1. tale impresa non sia in grado di dimostrare di essere in possesso dei requisiti richiesti in base alle leggi e regolamenti normalmente applicati dalle Autorità aeronautiche di quella Parte Contraente;
2. tale impresa non sia in grado di ottemperare alle leggi e regolamenti cui si riferisce l'Articolo 5 del presente Accordo; o
3. detta Parte Contraente non abbia la prova soddisfacente che la proprietà sostanziale e l'effettivo controllo di tale impresa sono nelle mani di cittadini dell'altra Parte Contraente.

B. A meno che una immediata azione si renda necessaria per impedire la violazione delle leggi o regolamenti di cui all'Articolo 5 del presente Accordo, il diritto di sospendere o revocare tale permesso dovrà essere esercitato solo previa consultazione con l'altra Parte Contraente.

Articolo 5

A. Le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente relativi all'ammissione o alla partenza dal proprio territorio di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o alle operazioni e alla navigazione di tali aeromobili durante la

loro permanenza entro il proprio territorio avranno vigore per gli aeromobili della impresa o delle imprese designate dall'altra Parte Contraente e dovranno essere osservati da tali aeromobili all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte Contraente.

B. Le leggi e i regolamenti di una Parte Contraente relativamente all'ammissione o alla partenza dal proprio territorio di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili, quali i regolamenti riguardanti l'entrata, la clearance, l'immigrazione, i passaporti, le dogane o la quarantena dovranno essere osservati da e per conto di tali passeggeri, equipaggi o merci dell'altra Parte Contraente all'entrata o all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte Contraente.

Articolo 6

I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o resi validi da una Parte Contraente ed ancora in vigore, saranno riconosciuti validi dall'altra Parte Contraente per l'esercizio delle rotte e dei servizi contemplati dal presente Accordo, a condizione che i requisiti richiesti per l'emissione o la convalida di tali certificati o licenze siano uguali o superiori ai livelli minimi che possono essere stabiliti in base alla Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale. Ciascuna Parte Contraente si riserva tuttavia il diritto di rifiutare di riconoscere, ai fini del sorvolo del proprio territorio, i brevetti di idoneità e le licenze concessi ai propri cittadini dall'altra Parte Contraente.

Articolo 7

Ciascuna Parte Contraente può imporre o permettere che siano imposti giusti e ragionevoli oneri per l'uso di pubblici aeroporti e di altre infrastrutture poste sotto il proprio controllo. Ciascuna Parte Contraente concorda, tuttavia, che

tali oneri non saranno maggiori di quelli imposti per l'uso degli stessi aeroporti e infrastrutture nei confronti dei propri aeromobili nazionali impiegati nell'esercizio di analoghi servizi internazionali.

Articolo 8

A. Agli aeromobili delle imprese aeree designate da ciascuna delle Parti Contraenti, che effettuano servizi di trasporto aereo regolati dal presente Accordo, sarà consentito l'accesso e la partenza dai territori dell'altra Parte Contraente in esenzione dai dazi doganali, spese di ispezione e da ogni altro diritto o tassa.

B. Ciascuna Parte Contraente, su basi di stretta reciprocità, garantirà la totale esenzione alle imprese di trasporto aereo designate dall'altra Parte Contraente per quanto concerne le restrizioni all'importazione, il pagamento dei dazi doganali, spese di ispezione ed ogni altro diritto o tassa gravante sui carburanti, lubrificanti, articoli tecnici di consumo, parti di ricambio (ivi compresi i motori), dotazioni normali di bordo, provviste di bordo ed altri prodotti destinati all'esclusivo uso degli aeromobili che le dette imprese impiegano nei servizi di trasporto aereo previsti dal predetto Accordo. Tali esenzioni si applicheranno ai materiali:

(1) introdotti nei territori di ciascuna Parte Contraente e destinati ad essere impiegati a bordo degli aeromobili delle imprese designate dall'altra Parte Contraente;

(2) esistenti a bordo degli aeromobili delle imprese designate da ciascuna Parte Contraente all'arrivo e alla partenza dai territori dell'altra Parte Contraente;

(3) presi a bordo degli aeromobili delle imprese designate da ciascuna Parte Contraente nei territori dell'altra Parte Contraente e destinati ad esclusivo uso dei suddetti aeromobili.

C. I materiali ammessi a fruire delle agevolazioni doganali e fiscali previste dal precedente paragrafo potranno essere impiegati o consumati anche nel corso dei voli sul territorio della Parte Contraente che ha concesso le dette agevolazioni, ma non potranno essere utilizzati per usi diversi dai servizi di trasporto aereo. Essi dovranno essere riesportati nei casi in cui non siano impiegati per i suddetti servizi a meno che non vengano ceduti o prestati ad altra impresa aerea fruente delle stesse agevolazioni o sia loro concesso lo svincolo doganale (nazionalizzazione), secondo le disposizioni vigenti nei territori della suddetta Parte Contraente. In attesa del loro impiego o consumo o destinazione, tali materiali resteranno sotto il controllo doganale.

D. Le agevolazioni di cui ai precedenti paragrafi saranno applicate, nei limiti consentiti dalle disposizioni nazionali in vigore e nella maggiore misura possibile, anche ai materiali costituenti speciale attrezzatura tecnica al suolo, introdotti nel territorio di una Parte Contraente per il servizio di assistenza degli aeromobili delle imprese designate dall'altra Parte Contraente.

E. Le agevolazioni previste dal presente Articolo si intendono subordinate all'osservanza delle procedure in vigore nei territori della Parte Contraente che deve accordarle e non si estendono agli oneri relativi alla prestazione di servizi.

Articolo 9

A. Vi sarà pari ed equa possibilità per le imprese di ciascuna Parte Contraente di operare su qualsiasi rotta contemplata nel presente Accordo.

B. Nell'esercizio da parte delle imprese di una Parte Contraente dei servizi aerei indicati nel presente Accordo, sarà preso in considerazione l'interesse delle imprese dell'altra Parte Contraente al fine di non interferire indebitamente sui servizi da queste posti in essere su tutte o parte delle stesse rotte.

C. I servizi aerei offerti al pubblico da parte delle imprese che operano ai termini del presente Accordo dovranno essere strettamente rapportati alle esigenze del pubblico per i servizi stessi.

D. I servizi esercitati da una impresa designata ai termini del presente Accordo avranno come loro obiettivo primario l'offerta di una capacità adeguata alle richieste del traffico tra il Paese del quale l'impresa ha la nazionalità ed i Paesi di ultima destinazione del traffico. Il diritto di imbarcare o sbarcare su tali servizi traffico internazionale diretto a e proveniente da terzi Paesi in un punto o punti sulle rotte indicate nel presente Accordo, sarà esercitato in conformità ai principi generali di ordinato sviluppo cui entrambe le Parti Contraenti aderiscono e sarà sottoposto al principio generale che la capacità dovrebbe essere correlata:

1. alle esigenze del traffico tra il Paese di origine e i Paesi di ultima destinazione del traffico;
2. alle esigenze dei servizi diretti; e,
3. alle esigenze del traffico dell'area attraverso la quale passa la impresa, tenuto conto dei servizi locali e regionali.

E. Nessuna Parte Contraente imporrà unilateralmente restrizioni alla impresa o imprese dell'altra Parte Contraente per quel che concerne capacità, frequenze, orario o tipo di aeromobile impiegato in relazione a servizi su qualsiasi rotta specificata nel presente Accordo. Nel caso in cui una delle Parti Contraenti ritenga che le operazioni effettuate da un'impresa dell'altra Parte Contraente non si siano conformate ai criteri e ai principi indicati nell'Articolo 9, essa in base all'Articolo 11 dell'Accordo può richiedere l'apertura di consultazioni allo scopo di riconsiderare le operazioni in questione per determinare se esse sono conformi a detti criteri e principi.

Articolo 10

A. Tutte le tariffe da applicarsi da parte di una impresa di una Parte Contraente per il trasporto per e dal territorio dell'altra Parte Contraente saranno fissate a livelli ragionevoli dopo aver dato debita considerazione ai principali fattori ad esse connessi quali i costi di esercizio, un ragionevole profitto, e le tariffe applicate da tutte le altre imprese, come pure le caratteristiche di ciascun servizio. Tali tariffe saranno soggette all'approvazione delle Autorità aeronautiche delle Parti Contraenti, le quali agiranno in conformità con gli obblighi assunti in virtù del presente Accordo, nei limiti dei loro poteri legali.

B. Qualsiasi tariffa che l'impresa di ciascuna delle Parti Contraenti proporrà di adottare per il trasporto verso o dal territorio dell'altra Parte Contraente, dovrà, se così sarà richiesto, essere notificata da questa impresa alle Autorità aeronautiche dell'altra Parte Contraente almeno trenta (30) giorni prima della data proposta per la sua entrata in vigore a meno che la Parte Contraente alla quale la notifica deve essere fatta non conceda un termine più breve per la notifica. Le Autorità aeronautiche di ciascuna Parte Contraente faranno del loro meglio per assicurare che le tariffe adottate e percepite siano conformi alle tariffe notificate ad entrambe le Parti Contraenti e che nessuna impresa riduca una qualunque parte di tali tariffe con qualsiasi mezzo, direttamente o indirettamente, inclusi il pagamento di commissione eccessive agli agenti o l'uso di tassi di cambio monetari non realistici.

C. Entrambe le Parti Contraenti riconoscono che durante i periodi per i quali ciascuna Parte Contraente ha approvato le procedure relative alle conferenze di traffico dell'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo, o di altra associazione di vettori aerei internazionali, gli accordi tariffari conclusi attraverso tali procedure e riguardanti una impresa o imprese di una Parte Contraente saranno soggetti all'approvazione delle Autorità aeronautiche di questa Parte Contraente.

D. Se una Parte Contraente, ricevuta la notifica di cui al paragrafo B di cui sopra non è soddisfatta dalla tariffa proposta, informerà in conformità l'altra Parte Contraente almeno quindici (15) giorni prima della data in cui tale tariffa dovrebbe entrare in vigore, e le Parti Contraenti faranno in modo di raggiungere un accordo sulla tariffa appropriata.

E. Se una Parte Contraente, riesaminata una tariffa vigente adottata per il trasporto verso o dal proprio territorio da una impresa o imprese dell'altra Parte Contraente non è soddisfatta di tale tariffa, informerà in conformità l'altra Parte Contraente e le Parti Contraenti faranno in modo di raggiungere un accordo sulla tariffa appropriata.

F. Nel caso in cui venga raggiunto un accordo sulla base di quanto disposto nei paragrafi D e E, ciascuna Parte Contraente farà del suo meglio per porre in vigore tale tariffa.

G. Se:

(1) venendo a verificarsi il caso previsto nel paragrafo D un accordo non può essere raggiunto prima della data in cui tale tariffa sarebbe altrimenti entrata in vigore, oppure

(2) venendo a verificarsi il caso previsto nel paragrafo E, un accordo non può essere raggiunto prima dello scadere dei sessanta (60) giorni dalla data della notifica,

allora la Parte Contraente che ha sollevato obiezione alla tariffa può compiere quei passi che essa considera necessari per prevenire l'inizio o la continuazione del servizio in questione operato secondo la tariffa contestata; fermo restando, tuttavia, che la Parte Contraente che solleva l'obiezione non richiederà la adozione di una tariffa maggiore della tariffa più bassa adottata dalla propria impresa o imprese per l'effettuazione di un servizio analogo fra i medesimi punti.

H. Quando nei casi previsti ai paragrafi D e E del presente Articolo le Autorità aeronautiche delle due Parti Contraenti non possono accordarsi entro un ragionevole periodo di tempo sulla tariffa appropriata da adottare dopo che si sono tenute le consultazioni iniziate a seguito dell'obiezione di una Parte Contraente

in merito alla tariffa proposta o ad una tariffa esistente della impresa o imprese dell'altra Parte Contraente, su richiesta di una delle due, verranno applicate le clausole previste nell'Articolo 12 del presente Accordo. Nell'emettere la propria decisione o sentenza il tribunale arbitrale sarà guidato dai principi fissati nel presente articolo.

I (i). Ciascuna impresa designata ha il diritto di svolgere una attività di vendita nel settore dei trasporti aerei nel territorio dell'altra Parte Contraente direttamente e, a sua discrezione, attraverso i propri agenti. Tale impresa avrà diritto a svolgere tale attività di vendita, e qualsiasi persona sarà libera di acquistare i servizi offerti nella moneta di quella Parte Contraente o in monete liberamente convertibili di altri Paesi.

(ii). Qualsiasi tariffa pubblicata nella moneta nazionale di una delle Parti Contraenti sarà stabilita in modo che il suo ammontare rifletta il tasso di cambio reale (ivi inclusi tutti i diritti di cambio ed altre tasse) al quale le imprese di entrambe le Parti possono convertire e trasferire, nella moneta nazionale dell'altra Parte, gli introiti derivanti dalle loro operazioni di trasporto.

(iii). Ciascuna impresa designata ha il diritto di convertire e trasferire nel proprio Paese gli introiti percepiti nel territorio dell'altra Parte Contraente, in eccedenza alle spese sostenute localmente. La conversione ed il trasferimento saranno concessi prontamente e senza restrizioni al tasso di cambio in vigore per la vendita dei servizi di trasporto al momento in cui tali introiti vengono presentati per la conversione ed il trasferimento, e saranno esenti da tasse nella misura più ampia permessa dalla legge nazionale. Se una Parte Contraente richiede che le venga avanzata domanda per la conversione ed il trasferimento, le imprese dell'altra Parte Contraente potranno presentare tale domanda anche settimanalmente, senza bisogno di una documentazione eccessiva o discriminatoria.

Articolo 11

A. Ciascuna Parte Contraente può in qualsiasi momento richiedere consultazioni in merito alla interpretazione, applicazione o emendamento del presente Accordo. Tali consultazioni dovranno avere inizio entro un periodo di sessanta (60) giorni dalla data in cui l'altra Parte Contraente riceve la richiesta.

B. Le modifiche al presente Accordo diverse da quelle riguardanti la Tabella delle Rotte entreranno in vigore nello stesso modo in cui entra in vigore il presente Accordo.

C. Le modifiche alla Tabella delle Rotte entreranno in vigore a seguito di approvazione secondo quanto previsto dalle leggi e procedure nazionali di ciascuna Parte Contraente al momento dello scambio delle note diplomatiche.

Articolo 12

A. Ogni controversia relativa a questioni regolate dal presente Accordo che non sia stata soddisfacentemente risolta attraverso consultazione, dovrà essere sottoposta ad arbitrato su richiesta di una delle Parti Contraenti, secondo la procedura qui di seguito stabilita.

B. L'arbitrato avverrà di fronte ad un tribunale di tre arbitri costituito come segue:

(1) Un arbitro sarà nominato da ciascuna Parte Contraente entro 60 giorni dalla data di invio da una all'altra Parte Contraente della richiesta di arbitrato. Entro i 30 giorni successivi al periodo di 60 giorni, i due arbitri così designati designeranno, d'accordo fra di loro, un terzo arbitro che non dovrà essere cittadino di nessuna delle due Parti Contraenti.

(2) Se il terzo arbitro non è designato secondo i principi contenuti nel paragrafo 1 di cui sopra, ciascuna delle due Parti Contraenti può chiedere al Presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale di designare l'arbitro necessario.

C. Ciascuna Parte Contraente farà del proprio meglio nei termini previsti dalla propria legislazione per dare esecuzione a qualsiasi decisione o sentenza del tribunale arbitrale.

D. Le spese del tribunale arbitrale, inclusi gli oneri e le spese degli arbitri, saranno egualmente sopportate dalle Parti Contraenti.

Articolo 13

Il presente Accordo ed ogni emendamento allo stesso verrà registrato presso il Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

Articolo 14

Ciascuna Parte Contraente può in ogni momento comunicare all'altra Parte Contraente la propria intenzione di porre termine al presente Accordo. Tale comunicazione sarà inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

Il presente Accordo avrà termine un anno dopo la data nella quale sia stata ricevuta tale comunicazione dall'altra Parte Contraente, a meno che la comunicazione venga ritirata di comune accordo prima della scadenza di tale periodo. In mancanza di accusa di ricezione dell'altra Parte Contraente, la comunicazione si riterrà ricevuta 14 giorni dopo la sua ricezione da parte dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

Articolo 15

Il presente Accordo entrerà in vigore il 15° giorno successivo allo scambio di note che avrà luogo in relazione alla consegna dello strumento italiano di ratifica.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Roma il 22 Giugno 1970, in duplice originale nelle lingue italiana ed inglese, ambedue i testi facenti egualmente fede.

PER IL GOVERNO
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PER IL GOVERNO
DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

DECLASSIFIED

TABELLA DELLE ROTTE

STATI UNITI

A. Una impresa o le imprese designate dal Governo degli Stati Uniti avranno il diritto di operare servizi aerei su ciascuna delle rotte specificate, in entrambe le direzioni, e di effettuare scali programmati nel territorio italiano nei punti specificati in questo Paragrafo:

Dagli Stati Uniti via punti intermedi in Irlanda, Regno Unito, Francia, Repubblica Federale Tedesca, Svizzera, Portogallo e Spagna per :

a. Milano, Roma e uno dei seguenti punti: Torino o Pisa o Napoli.

b. Roma ed oltre per Grecia, Turchia, Libano, Israele, Siria, Repubblica Araba Unita, Arabia Saudita, Iran, Pakistan, India, Ceylon, Birmania, Tailandia, Malaysia, Cambogia, Viet Nam, Cina Continentale ed Hong Kong.

NOTE

(1) I voli serviranno uno dei seguenti punti come ultimo punto di partenza o primo punto di arrivo negli Stati Uniti:

Per servizi misti: Boston, New York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Chicago, Detroit, Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle e San Juan.

Per servizi tutto-merci: Boston, New York, Philadelphia, Chicago, Detroit e San Francisco.

La impresa o le imprese degli Stati Uniti possono servire punti addizionali come ultimo punto di partenza o primo punto di arrivo ma prima che detti servizi vengano iniziati le due Parti dovranno concludere apposite consultazioni. Lo scopo di tali consultazioni sarà di concordare se tali nuovi servizi produrranno uno squilibrio nei benefici economici disponibili per gli Stati Uniti sulla base della Tabella delle Rotte, e, se tale è il caso, di determinare appropriato compenso per l'Italia al fine di ristabilire un equilibrio di benefici economici disponibili per le due Parti.

(2) Non sono concessi diritti per il trasporto di traffico locale, in coincidenza oppure di stop-over tra punti in Italia.

(3) I servizi tutto-merci dovranno terminare in Italia.

(4) In ciascuno dei Paesi oltre Roma sopra citati, un solo punto può essere servito, ad eccezione dell'India, dove tre punti possono essere serviti, e della Turchia, Birmania, Cambogia, Viet Nam, Cina Continentale, dove due punti possono essere serviti.

(5) Uno solo dei seguenti punti in Italia può essere servito allo stesso tempo: Torino oppure Napoli oppure Pisa, solo per servizi tutto-merci.

Dopo che viene fatta la scelta iniziale, una sostituzione può essere effettuata in qualsiasi momento con preavviso di sei mesi tramite canali diplomatici. Successivamente, qualsiasi ulteriore sostituzione può essere effettuata solo ad intervalli di non meno di tre anni, con preavviso di sei mesi tramite canali diplomatici.

ITALIA

B. Una impresa o le imprese designate dal Governo della Repubblica Italiana avranno il diritto di operare servizi aerei su ciascuna delle rotte specificate, in entrambe le direzioni, e di effettuare scali programmati nel territorio degli Stati Uniti ai punti specificati in questo Paragrafo:

Dall'Italia via punti intermedi in Francia o Spagna; Irlanda o Portogallo; Regno Unito; e un punto in Canadà per :

1. New York
2. Boston e Detroit
3. Boston, Philadelphia e Washington
4. Chicago
5. Uno dei seguenti:
   a. Washington e Los Angeles; oppure
   b. Chicago e Los Angeles; oppure
   c. Detroit e San Francisco.

NOTE :

(1) I voli serviranno uno dei seguenti punti come ultimo punto di partenza o primo punto di arrivo in Italia:

Per servizi misti : Roma e Milano

Per servizi tutto-merci : Roma, Milano, Pisa, Torino.

La impresa o le imprese dell'Italia possono servire punti addizionali come ultimo punto di partenza o primo punto di arrivo ma prima che detti servizi vengano iniziati le due Parti dovranno concludere apposite consultazioni. Lo scopo di tali consultazioni

sarà di concordare se tali nuovi servizi produrranno uno squilibrio nei benefici economici disponibili per l'Italia sulla base della Tabella delle Rotte, e, se tale è il caso, di determinare appropriato compenso per gli Stati Uniti al fine di ristabilire un equilibrio di benefici economici disponibili per le due Parti.

(2) Non sono concessi diritti per il trasporto di traffico locale, in coincidenza oppure di stop-over tra punti negli Stati Uniti.

(3) Solo tre punti negli Stati Uniti possono essere serviti dai servizi tutto-merci e cioé Boston, New York, Chicago, con i seguenti coterminali: Boston e New York, e New York e Chicago.

(4) Solo quattro Paesi intermedi possono essere serviti allo stesso tempo: (1) il Regno Unito; (2) un punto in Canada; (3) Francia o Spagna; (4) Portogallo o Irlanda. Inoltre, solo una delle seguenti combinazioni di coterminali Washington e Los Angeles, o Chicago e Los Angeles, o Detroit e San Francisco può essere servita allo stesso tempo. La scelta tra una delle tre combinazioni di coterminali e la scelta tra Francia o Spagna e tra Portogallo o Irlanda verrà fatta secondo la seguente procedura: dopo che viene fatta la scelta iniziale, una sostituzione può essere effettuata in qualsiasi momento con preavviso di sei mesi tramite canali diplomatici. Successivamente, qualsiasi ulteriore sostituzione può essere effettuata solo ad intervalli di non meno di tre anni, con preavviso di sei mesi tramite canali diplomatici.

(5) Solo un punto intermedio può essere servito su qualsiasi volo.

C. Punti su qualsiasi delle rotte specificate possono essere omessi in qualsiasi volo a scelta delle imprese designate, inclusi punti nel territorio dell'altra Parte.

MEMORANDUM

Con riferimento all'Accordo Aereo firmato in data odierna, le Parti Contraenti convengono che in attesa dello Scambio di Note Diplomatiche di cui all'Articolo 15, detto Accordo sarà posto provvisoriamente in vigore dalla data della firma.

Fatto a Roma, il 22 Giugno 1970, in duplice originale nelle lingue italiana ed inglese, ambedue i testi facenti egualmente fede.

PER IL GOVERNO
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PER IL GOVERNO
DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

/EXCHANGE OF NOTES/

Rome, 22 June, 1970

Your Excellency,

I have the honor to refer to the Air Transport Services Agreement between the Governments of the United States of America and Italy which was signed on today's date.

In the course of the consultations between aviation delegations representing the two Governments, held in Rome from April 14 to May 21, 1970, leading to the conclusion of this Agreement, certain understandings were reached on Behind the Gateway services and Change of Gauge. These understandings are as follows:

1. It was agreed that the airline or airlines of one Contracting Party may make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party provided that:

   a. carriage 'beyond' the point of change of gauge will be performed by a single aircraft of capacity equal to or less (in the case of services outbound from the homeland) or equal to or more (in the case of services in-bound to the homeland) than that of the arriving aircraft, and

   b. aircraft for such "beyond" carriage will be scheduled only in coincidence with the incoming aircraft (with the same flight number) to insure true and genuine continuing service.

2. It was agreed that the airline or airlines of each Contracting Party may operate services to and from points in the airlines' homeland behind the initial point of arrival or final point of departure as a through-plane service without change in flight number.

If the above understandings are acceptable to the Government of Italy, I have the honor to propose that this note together with Your Excellency's reply to that effect, shall be regarded as constituting an understanding between the two Governments effective with the date of your reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

Graham Martin

His Excellency Aldo MORO
Minister for Foreign Affairs
ROME

Roma, 22 Giugno 1970

Eccellenza,

ho l'onore di accusare ricezione della Sua nota del 22 Giugno 1970 del seguente tenore:

"ho l'onore di riferirmi all'Accordo per i servizi di trasporto aereo tra i Governi degli Stati Uniti d'America e della Repubblica Italiana che è stato firmato in data odierna.

Nel corso delle consultazioni tra delegazioni aeronautiche rappresentanti i due Governi, tenute a Roma dal 14 Aprile al 21 Maggio 1970 e che hanno portato alla conclusione di detto Accordo, alcune intese sono state raggiunte sui servizi da e per punti alle spalle di punti di partenza e arrivo per servizi internazionali ("behind the gateways") e sul cambio di aeromobile ("change of gauge"); tali intese sono le seguenti:

1) è stato concordato che la impresa o le imprese di una Parte Contraente possono effettuare un cambio di aeromobile nel territorio dell'altra Parte Contraente a condizione che:

   a. il trasporto "oltre" il punto di cambio di aeromobile sarà effettuato da un solo aeromobile di capacità eguale o minore (nel caso di servizi provenienti dal territorio nazionale) oppure eguale o maggiore (nel caso di servizi diretti al territorio nazionale) a quella dell'aeromobile in arrivo, e

   b. l'aeromobile per tale trasporto "oltre" dovrà essere programmato esclusivamente in coincidenza con l'aeromobile in arrivo (con lo stesso numero di volo) per garantire un vero e proprio servizio di prosecuzione;

2) è stato concordato che la impresa o le imprese di ciascuna Parte Contraente possono operare servizi da e per punti nel territorio della propria nazione situati alle spalle del punto iniziale di arrivo o del punto finale di partenza con servizi senza cambio di aeromobile e di numero di volo.

Se le intese di cui sopra sono di gradimento del Governo della Repubblica Italiana, ho l'onore di proporre che questa nota e la relativa risposta di Vostra Eccellenza siano considerate una intesa tra i due Governi con effetto dalla data della Sua risposta".

In risposta ho l'onore di informare Vostra Eccellenza che il Governo della Repubblica Italiana concorda con il contenuto della Sua nota e conferma che la Sua nota e questa risposta costituiscono una intesa tra i nostri due Governi dalla data odierna.

Colgo l'occasione per rinnovare a Vostra Eccellenza le espressioni della mia più alta considerazione.

S.E. Graham MARTIN
Ambasciatore degli Stati Uniti d'America
R O M A

Translation

ROME, *22 June, 1970*

YOUR EXCELLENCY,

I have the honor to acknowledge receipt of your note of the 22nd of June 1970, which reads as follows:

[For the English language text, see p. 37.]

In reply, I have the honor to inform Your Excellency that the Government of Italy is in agreement with the contents of your note and confirms that your note and this reply constitute an understanding between our two Governments as from today.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

ALDO MORO

His Excellency GRAHAM MARTIN
Ambassador of the
United States of America
Rome

T.I.A.S 6957

U.S. GOVERNMENT PRINTING OFFICE: 1970 O—51-183